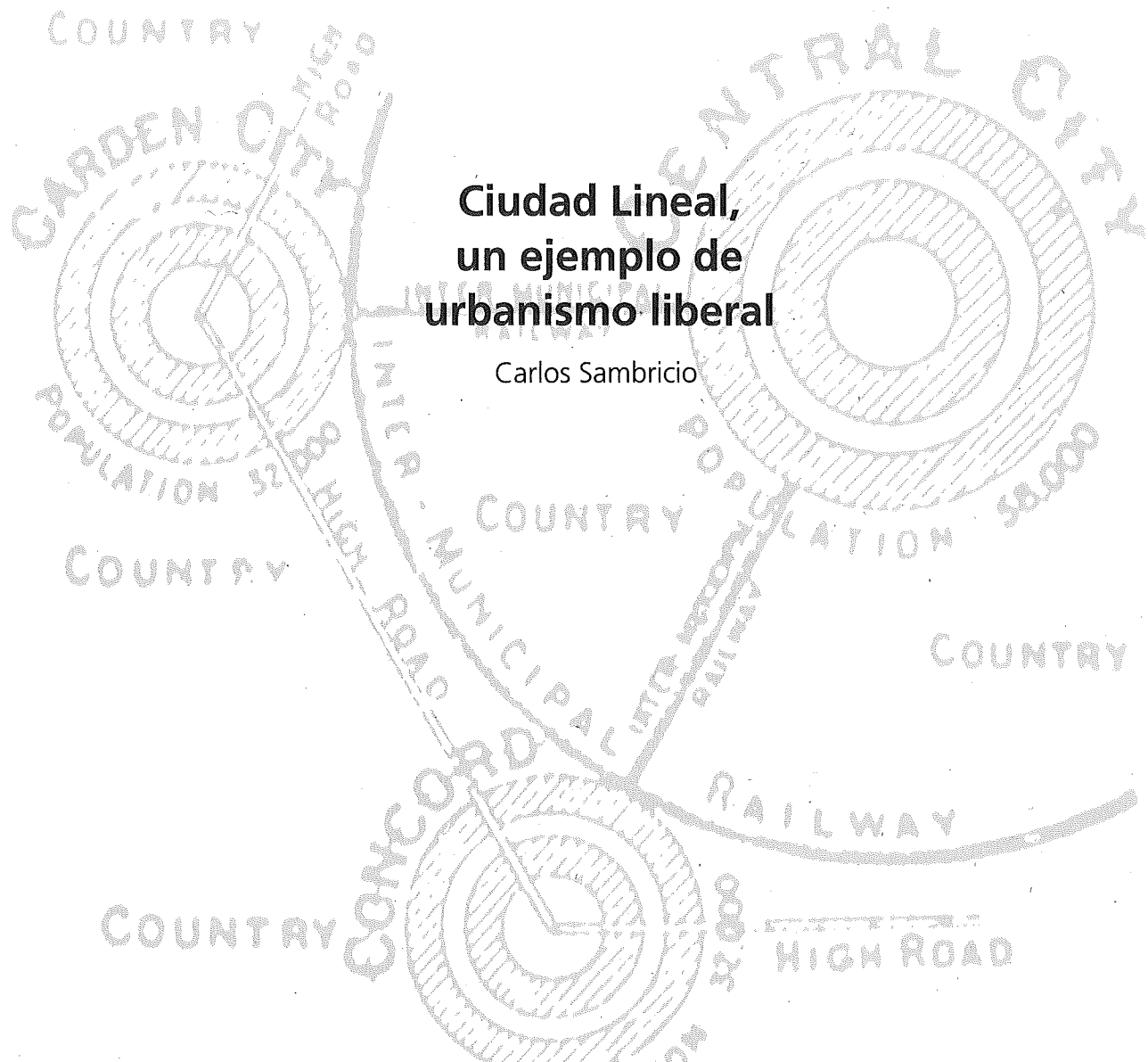


— DIAGRAM —

ILLUSTRATING CORRECT PRINCIPLE
OF A CITY'S GROWTH - OPEN COUNTRY
EVER NEAR AT HAND, AND RAPID
COMMUNICATION BETWEEN OFF-SHOOTS.



**Ciudad Lineal,
un ejemplo de
urbanismo liberal**

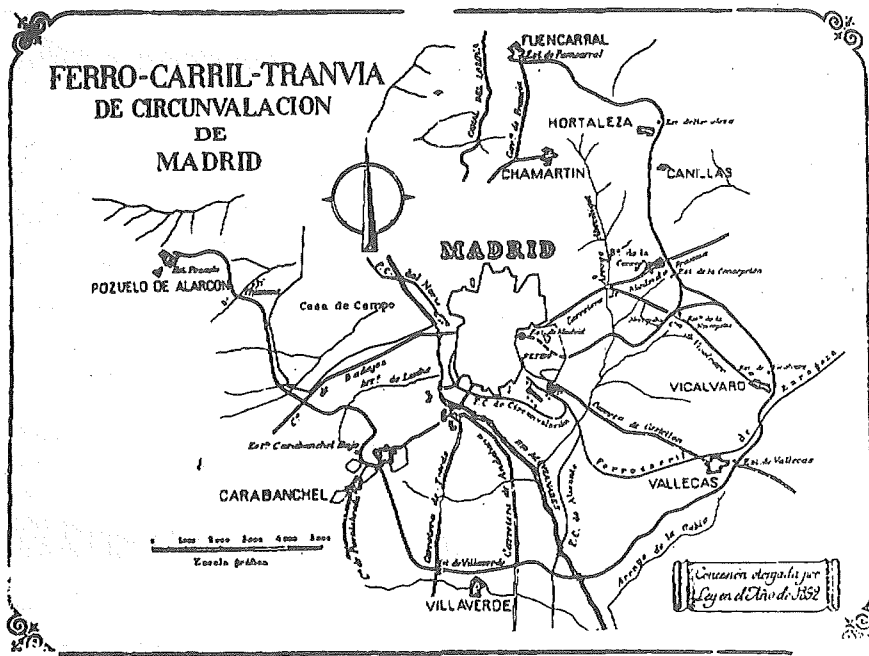
Carlos Sambricio

Carlos Sambricio

Acercarnos al estudio de la Ciudad Lineal debe hacerse con la atención que supone acercarse a un proyecto clásico ya en la historia. En la reciente historia urbana española, sólo los nombres de Cerdá en el XIX y de Arturo Soria en los comienzos del XX tienen espacio propio: sobre la obra de Cerdá, algunos han podido acercarse recientemente, aprovechando el hallazgo de nueva documentación escrita así como de planos; pero sobre Arturo Soria el problema ha sido justamente el contrario: la más que abundante literatura escrita por el propio Soria o, más tarde, por González del Castillo ha aburrido en ocasiones a quien no ha sabido ver los

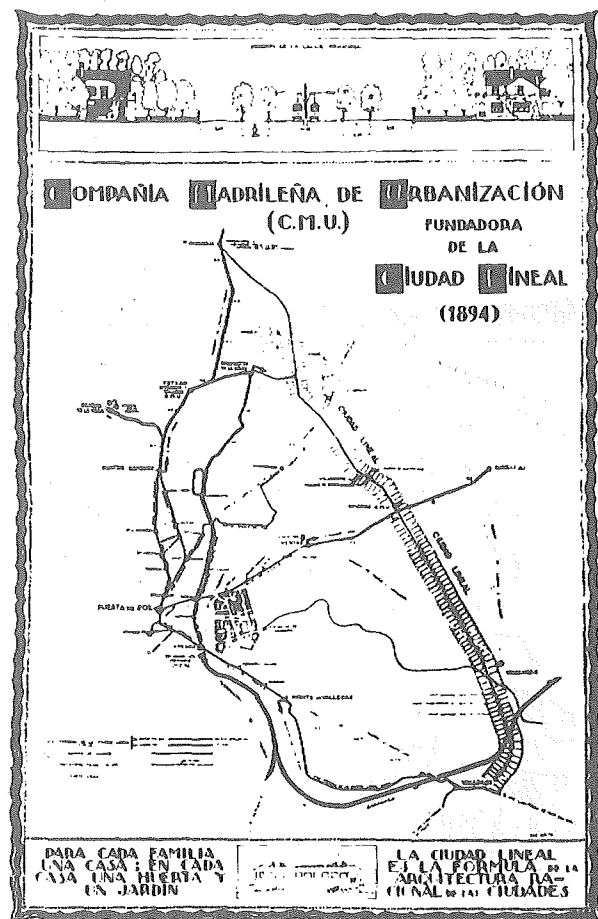
En 1882 Arturo Soria, publicando artículos en prensa como cronista de la Villa, demostraba su preocupación por los problemas urbanos de Madrid, esbozando por vez primera en una de esas crónicas el 6 de marzo de dicho año su idea de que podía ser la Ciudad Lineal. Criticando las actuaciones municipales como señalaron Collins, Teran, Maure y Baldeón tanto en materia de higiene como en lo relativo al crecimiento y ordenación del extrarradio, constataba como el elevado índice de mortalidad existente en Madrid (recordemos las estadísticas primero de Luis Piernas y

Figura 1



Ferrocarril de circunvalación. Concesión otorgada por ley de 1892

Figura 2



Arturo Soria. Anuncio de la Ciudad Lineal al iniciarse las obras del segundo tramo.

luego los estudios de Haussier) tenían sus causas en la estrechez de las calles, en lo insalubre de las viviendas, en los sistemas de evacuación de aguas y en el hacinamiento de la población.

Si higiene y economía eran dos de los problemas fundamentales, un tercero: el trazado de las calles, era también causa principal en el degrado urbano debido, sobre todo, a que la estrechez de las calles no respondían a las necesidades de los nuevos medios de transporte. Por ello, entendiendo que sólo desde una nueva propuesta de nueva ciudad sería posible solucionar los tres aspectos señalados, Arturo Soria asocia su propuesta al ferrocarril y a los nuevos inventos del tranvía, telégrafo y teléfono. Buscando (cuanto menos esa idea la refleja en sus iniciales escritos) conciliar las ventajas y suprimir los inconvenientes de la vida en el campo y en la ciudad; ruralizar la vida urbana, urbanizar el campo. Este es el problema cuya solución por hoy es la Ciudad

Lineal, su idea choca claramente con las propuestas urbanas de la época y abre un nuevo período en la reflexión sobre el saber urbano.

A riesgo de equivocarme, entiendo que más allá de la historia erudita sobre la construcción de la Ciudad Lineal es necesario, situando su propuesta en el debate urbano de finales del XIX, comprender tanto desde qué supuestos se configuró la propuesta de Arturo Soria como saber cuáles fueron sus referencias iniciales, como evolucionó la idea y de qué forma ésta se transformó, cuáles fueron sus contradicciones. El estudio de la Ciudad Lineal, y en este sentido la referencia al trabajo erudito de Miguel Angel Maure es obligada, se ha visto empañado demasiado a menudo con tópicos. Los tópicos que nunca han ayudado a comprender su sentido han sido el peor enemigo de la obra de Arturo Soria, y gran culpa de ello la tuvieron los numerosos escritos publicados por Arturo Soria donde a menudo la retórica prima sobre la descripción técnica, la propia publicidad formulada por la Compañía Metropolitana de Urbanización, pocas veces una empresa inmobiliaria dedicó tanto esfuerzo y presupuesto a la difusión de una propuesta urbana o los innumerables escritos presentados en Congresos, reuniones internacionales o debates parlamentarios. Lo fueron, al presentar su proyecto como realización de un sueño, de una utopía, sin nunca enfatizar demasiado cuanto la idea era coherente con el urbanismo europeo de aquellos años; nunca sus escritos analizaron de qué manera y en qué sentido su propuesta superaba tantas. Pero, y sobre todo, al mantener una equívoca actitud ante el debate antiurbano, no destacaba la singularidad de ser un proyecto trazado, una escala nunca concebida hasta el momento. Y, sobre todo, parecía como si la realidad —un proyecto económico que buscaba construir la primera ciudad privada del mundo— avergonzase a su fundador.

Una vez formulada la idea de la Ciudad Lineal, Soria había solicitado, a través del Ministerio de Gobernación, apoyo económico de los poderes públicos: denegada su petición por no considerarse el proyecto como propuesta de Ensanche, es en ese momento cuando Soria plantea fundar la Compañía Madrileña de Urbanización, proponiendo la suscripción de 500 acciones de 500 pesetas cada una. Constituida en 3 de Marzo de 1894 la CMU como Compañía anónima por acciones, con el objetivo declarado de construir viviendas y explotar el ferrocarril, el 16 de julio de 1894 se inauguraron, en el término municipal de Canillejas, las obras de la Ciudad Lineal.

En la cultura urbana de finales del XIX aparece como hecho característico, consecuencia del debate por establecer el Saber urbano como Ciencia: la capacidad de presentar propuestas globales y, discutidas, ofrecer alternativas globales desde criterios de naturaleza distinta. Así, la imagen de ciudad que algunos proponen (Sitte será definido por Giedion como un trovador que "con sus canciones medievales busca sustraer la dimensión de la industria moderna") será criticada por quienes propugnan la opción higienista en la vivienda; se participa en el debate sobre la forma ur-

Figura 3

Las acciones se pagan por mensualidades de 10 pesetas.
El importe de los pagares se facilita a los que quieren construir su casa de-
jando a la Compañía el beneficio de un 1 por 100.

LA CIUDAD LINEAL

Compañía Madrileña de Urbanización



Primera barriada de 4 kilómetros.

Colocación segura del capital contribuyendo al bien material y moral de Madrid.

ACCIONES
de
500 pesetas

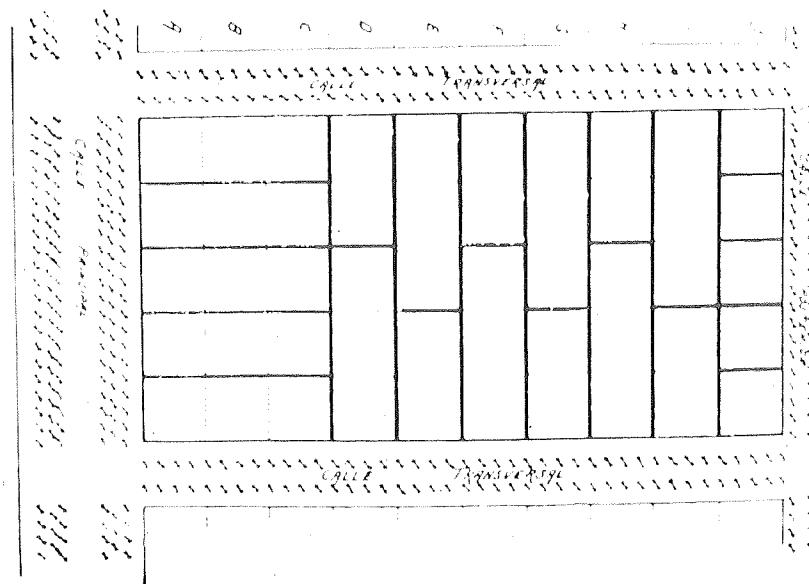
TERRENO
de
5.152 metros cuadrados.
Antes de los años
el precio de
terrenos
valdría más
de 10
millones y
el propietario se habría
reducido a la
de un terreno
de 100 metros.

PAGARES
desde 100 pesetas
hasta 1.000.
El B por 100 metes
cuadrados
costa
todo el terreno
se le da el terreno
de 100.

INTERESES
por los
pagares

Arturo Soria. Anuncio de la Ciudad Lineal de Madrid

Figura 4

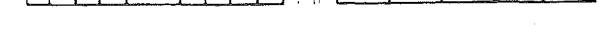


División de una manzana en lotes de 400, 800 y 1200 m².

Figura 5

de
LAS MANZANAS

Los manantiales tienen 300 metros de fondo y la celda principal es:

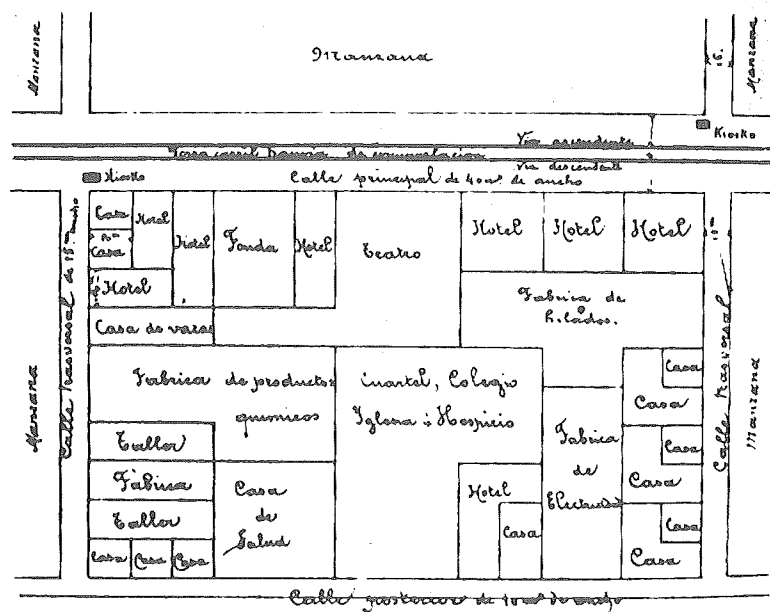
[illegible]

En 1874 Baumeister apuntaba cómo el urbanismo mo-

De entre las propuestas formuladas, algunos propugnaron

La propuesta que Arturo Soria plantea para su Ciudad Lineal

EJEMPLO DE DISTRIBUCIÓN DE LOTES EN UNA MANZANA.



Ejemplos de distribución en lotes de una manzana.

Luis Piernas, Cerdá (Topalov ha comentado la importancia de los estudios estadísticos en los movimientos de reformas sociales) o como los que poco más tarde propugnaría Adolfo Posada a través del IRS: su proyecto buscaba, fundamentalmente, establecer nuevas reglas sobre la gestión del suelo urbano y —al margen publicitariamente insista en definir su ciudad como alternativa a la ciudad existente— retomando los problemas existentes en el debate urbanístico (forma de la ciudad, gestión de suelo, transporte, acceso a la vivienda, organización y distribución de parcelas, higienismo...) dándoles distinta solución formal.

Distinta solución formal no significaba negar la naturaleza de los problemas formulados: en este sentido, entiendo que frente a la contraposición tantas veces ha establecido al enfrentar ciudad jardín a ciudad lineal, la propuesta de Soria se formula desde la referencia al modelo de ciudad liberal que en aquellos años se debate en la teoría y que, por lo mismo, se empieza a construir. Contraponer la idea de Howard al modelo de Soria es —al margen que el propio Soria insistiese en ello en diferentes publicaciones— plantear un falso problema: si la construcción de la ciudad de Howard implicaba primero debatir el tipo de ciudad que se quiere construir y luego, inmediatamente, establecer dónde debía situarse y, por lo mismo, dónde ubicar la industria próxima, el proyecto de Arturo Soria se formula, desde un principio, ligado a la problemática definida en la ciudad capital. En efecto, el con-

cepto de ciudad jardín defendido por Howard no era original, si bien este le dio un significado más preciso que el que tenía anteriormente: el término había sido utilizado no ya por Casternn en el berlinés núcleo de Wilmesdorf sino por A.T. Stewart para indicar un modelo urbanizado en Long Island (Nueva York) en 1869, y el mismo Howard señalaba cómo su proyecto de ciudad jardín se basaba en la propuesta que A. Marshall había formulado para Buckingham, si bien defendía su propuesta por ser menos rígida que aquella. En cualquier caso, y al margen de posibles antecedentes, el problema de las ciudades jardín radicaba en establecer de qué modo una estructura existente pasa, de ser metropolitana, a valorarse fuera de la gran ciudad: ¿cómo debía producirse el salto? ¿Cómo explicar que se quisiesen aplicar los esquemas del ente maldito (el rechazo a la Metrópolis) allí donde se plantean esquemas de vida alternativa, allí donde los hombres se refugiaban para establecer la opción de un nuevo modo de vida?

Si bien en Alemania ocurriera de manera más intensa que en Inglaterra, de cualquier forma el concepto "ciudad jardín" aparecía ligado a la voluntad tanto por lograr la relación con el suelo (Bodenreform) como a establecer un nuevo modo de la vida (Lebensreformbewegung). Y tanto daba, señalarían Unwin y Abercrombie que la ciudad jardín se construyese para empleados, cooperativistas o titulados (el hecho era establecer una ciudad independiente al núcleo existente y no, como ocurriera en los su-

burbios jardín alemanes, dependientes de la Metrópolis) por cuanto que la ciudad jardín era voluntad de establecer no un nuevo orden y sí, por el contrario, una nueva estructura.

Ajeno por completo al debate sobre el tamaño, forma y espacio colectivo de la ciudad jardín, la propuesta de Arturo Soria se concibe desde la dialéctica negativa al modo de actuar en la ciudad liberal de esos años: asumiendo los aspectos debatidos en la recién constituida ciencia urbana, da a cada uno de ellos respuesta antagónica. Y en este punto entiendo es necesario diferenciar la realidad de la propuesta de Soria al proponer una ciudad dependiente de la capital y aquellas otras propuestas más ligadas a la idea del P. Sarmiento, en el XVIII, de trazar caminos que no condujesen a ninguna parte "...puesto que así se creará riqueza a lo largo del eje" que proponían unir continentes (Cádiz-San Petesburgo o Bruselas-Pekín) o, en su caso, diferentes capitales de una misma nación: la imagen de una ciudad basada en el desarrollo de una sola calle de 500 m. de anchura, de longitud ilimitada y en cuyo eje debía ubicarse la infraestructura y el conjunto de los servicios.

Los terrenos adquiridos en 1898 para la construcción de la primera barriada explicitaban claramente su idea "...La ciudad Lineal se entiende no como una barriada de hoteles de verano, casas de campo y casas para obreros, sino como una verdadera ciudad situada en las inmediaciones de una gran capital, habitada por todas las clases sociales, con casas más desahogadas, más higiénicas, donde la vida sea más agradable, más tranquila y mucho más barata que en nuestro carísimo Madrid". Arturo Soria traza en las inmediaciones de Madrid la primera ciudad privada que conocemos: si hasta el momento el urbanismo liberal en la España decimonónica había cedido la capacidad de urbanizar lo ya planeado -capacidad para construir y gestar los equipamientos- a una burguesía carente de proyecto de ciudad, Soria proponía afrontar problemas tan dispares y complejos como eran los de forma urbana, trazado, gestión o parcelación... desde los intereses del empresario, supeditando para ello la forma de la ciudad a los intereses de su compañía.

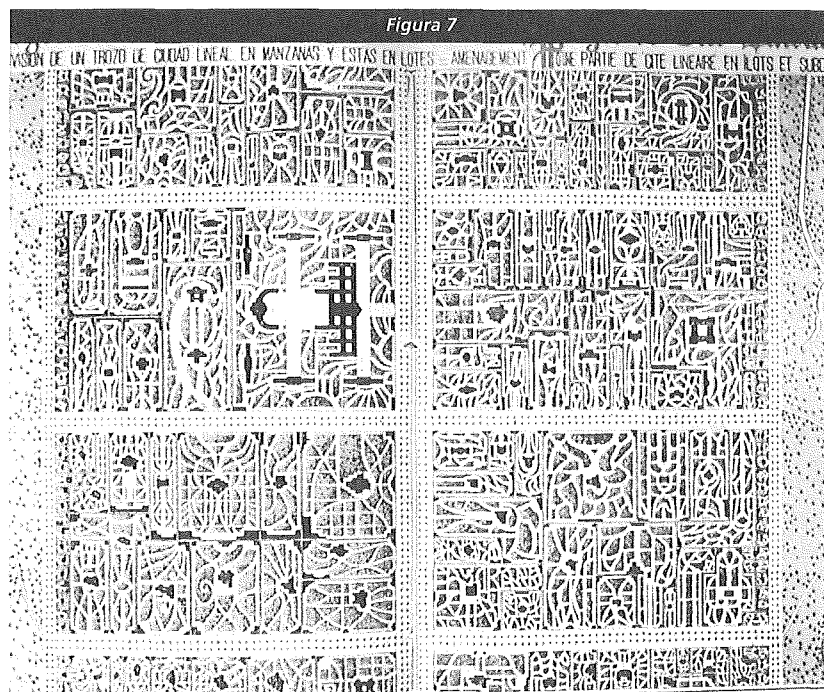
Hasta el momento, el debate sobre la ciudad liberal se había centrado en precisar cuánto y cómo debía limitarse la libertad individual frente a la reivindicación colectiva: si en la Filosofía del Derecho Hegel estudiaba el gran fenómeno constitutivo de la sociedad moderna (a la familia, ámbito de las relaciones privadas, se contraponen la sociedad civil, o mundo de las necesidades) es precisamente este debate llevado a la ciudad el que enfrenta a urbanistas y propietarios. Si desde las sociedades higienistas se reivindicaba, por ejemplo, el derecho a expropiar en términos similares a como habían planteado las sociedades de ferrocarril, es evidente que -como he señalado- el suelo urbano podía ser "producido" como "mercancía" para un mercado anónimo. La edificación se entendía entonces como consecuencia del mercado y aparecía subordinada a éste. Por ello la idea de Soria era clara: suelo y edificación eran parte de un todo y su actuación debía plantearse de

forma simultánea, definiendo por una parte el nuevo programa de necesidades y luego, desde la gestión, desarrollar un proyecto donde tanto equipamientos como tiempos de ejecución quedaban al buen criterio del empresario.

Si, en las grandes ciudades, las obras de infraestructura y transformación de la ciudad no debían quedar fuera de la lógica de la privatización, Soria entiende que la renta del suelo y la construcción misma de la ciudad son asumibles por el privado. Consciente de cuanto el hecho de construir un nuevo núcleo urbano implicaba dos fases tan distintas como eran primero la producción de suelo y luego edificación, proceso no existente en el XVIII, por cuanto que la ciudad se entendía como un todo y se desarrollaba paralelamente, Soria se enfrenta a lo que Cerdá había concebido como gastos urbanos inherentes y adherentes (los primeros correspondían a expropiaciones, construcción, expansión, explanación... y los adherentes eran gastos de construcción de calles, colectores...). Buscando reducir al mínimo unos y otros, limitaba el gasto principal a la compra de suelo, creaba una sociedad por acciones que permitiese afrontar la idea sin el desembolso de un gran capital inicial y, buscando un cambio importante en los usos que facilitase capitalizar los esfuerzos, ligaba la construcción de su ciudad a diversos negocios (ferro carril de circunvalación, central de energía eléctrica, inversión en otras zonas de la ciudad...). Acusado entonces por algunos -por quienes no supieron diferenciar el alcance real de su propuesta de los proyectos abstractos presentados- de revolucionario y demagógico, su respuesta fue siempre afirmar cuanto su modelo de ciudad era la realización -con sentido conservador y con procedimientos conservadores- de una justa repartición de la tierra.

En un momento en que se producen fuertes inversiones en la construcción del Ensanche; en un momento, además, en que el Estado cede a la burguesía la capacidad de construir y administrar servicios y dotaciones definidos por el Poder, Soria propone -y aquí radica lo singular y lúcido de su propuesta- llevar a cabo una ciudad privada, concebida, diseñada, construida y gestionada por una Compañía por acciones. Ciudad donde el programa se entiende no ya desde el sueño, de la utopía, sino desde la referencia a la ciudad liberal, lo que se pretende no es ya construir un núcleo independiente destinado a cooperativas obreras o a los partidarios del "movimiento para la reforma de la vida" sino, por el contrario, para obreros de cuello blanco, para profesionales liberales, para miembros de la aristocracia que dependen y desarrollan su actividad en la gran ciudad. No se trata pues de establecer -diga lo que diga en sus escritos- un núcleo independiente sino tan sólo una ciudad distante: y prueba de ello fue la enorme actividad que desarrolló para lograr la concesión del tranvía de circunvalación que uniese Madrid a Ciudad Lineal.

Al constituirse la CMU su capital inicial se dedicó a la adquisición de terrenos, mientras que el primer capital obtenido se empleó no en construir viviendas sino en establecer una costosísima infraestructura de viales: planteada la propuesta madrileña



Propuesta de Ciudad Jardín en la exposición de Lyon de 1913.
División de manzanas y éstas es lotes

desde la abstracta adopción de la cuadrícula, la contradicción se plantea cuando propone la construcción de otras ciudades lineales, entendidas como solución a la polémica mantenida en aquellos años sobre la necesidad de una colonización interior: para ello, ofrecía como solución lo que llamó "proyecto de decreto", por el cual planteaba completar el proyecto propuesto por el ministro Gasset sobre caminos vecinales, utilizándolos como columna vertebral de un sistema de ciudades que podrían colonizar el interior de la Península.

¿Cuál fue entonces la relación entre la ciudad antigua y su propuesta? formalmente, lo único que, entiendo, tiene en común una y otra es la adopción de la trama de damero que hace en la Ciudad Lineal: ignorando las propuestas de Sitte sobre el sentido que debían tener los monumentos en ciudad, el debate calles rectas con perspectiva o de aquellas otras curvas y con alineaciones irregulares, Soria asume la cuadrícula por cuanto que posibilita dar forma a una ciudad indiferenciada, sin programa, donde no existe centro de actividades ni se establece tampoco jerarquía de unos elementos frente a otros. Baumeister había criticado el uso indiscriminado de la trama ortogonal e ignoró si la por lo general bien informada Revista de Obras Públicas recogió el concepto de calles irregulares, de calles curvas y con pendiente, si bien las citas de Urioste (su discurso de ingreso en la Academia de Bellas Artes, por ejemplo) o las referencias que establece Bassegoda evidencian que

se conocía tal polémica. ¿La adopción entonces de una trama ortogonal banaliza o descaifica el proyecto de Arturo Soria? evidentemente no, porque lo más original y destacable de su proyecto no es la forma que adopta la propuesta (la presencia de una abstracta trama ortogonal, mal explicada y mal definida) sino la excepcional escala urbana a la que concibe el proyecto.

Soria no se limita, como había hecho Carstern en el berlinés poblado de Wilmersdorf, a establecer una pequeña colonia jardín alejada de la Metrópolis guillermina unos cuantos kilómetros: su Ciudad Lineal se desarrollaba a lo largo de un eje de ocho kilómetros y los problemas que se plantean en un proyecto de esta naturaleza son completamente distintos a los formulados en el trazado de una ciudad jardín. Concibiendo con una escala fuera de toda lógica, planteando una operación inmobiliaria donde la escala era determinante, por cuanto implicaba la necesidad de establecer un sistema de transporte privado que uniese Madrid con su Ciudad Lineal) entiendo que el proyecto de Soria es, sobre todo y ante todo, una propuesta de actuación en el territorio de la que no existen precedentes: y conviene no olvidar que su propuesta fue bastante anterior a la Ley de 19 de Septiembre de 1889, por la que se estableció que la Junta de Urbanismo y Obras del Ministerio de Gobernación estudiase la viabilidad de llevar el término municipal de Madrid a un radio de 8 Kms.

El debate sobre la forma urbana tuvo, en las ciudades españolas de fin de siglo, una característica un tanto singular al plantear la realidad la construcción del Extrarradio cuando el Ensanche apenas estaba iniciado. Sucedió, en efecto, que aprobar los planes de ensanche significó fijar un límite o perímetro de la nueva ciudad, estableciendo además una jerarquía en el viario; como resultado, y ante la rápida operación de suelo planteada por el capital (comprar y retener) inmobiliario, muchos de los nuevos habitantes de la ciudad (los nuevos inmigrantes), ante los elevados alquileres, optaron por abandonar la zona acotada que era el ensanche refugiándose, de forma anárquica, en un incontrolado extrarradio: en el caso concreto de Madrid sabemos que, en 1904, existían más de 5.000 edificios de vivienda que alojaban a casi 160.000 habitantes. La construcción en el extrarradio se plantea entonces sin idea de Plan y, reflejo de este caos, serán las numerosas propuestas que, desde finales de siglo, se plantean sobre la necesidad de organizar la extensión de Madrid, si no planteando una política de anexiones si, por lo menos, formulando una propuesta territorial sobre el entorno. Es entonces cuando algunos empiezan a teorizar sobre la posibilidad de un ferrocarril de circunvalación como forma para establecer las bases de la gran ciudad (de la *Grossstadt*) esbozando una posible anexión de los poblados próximos no tanto a la autoridad administrativa de la Capital cuanto incluyéndolas en su área económica de influencia. Y como voluntad de ordenar y detener esa caótica construcción, es como Arturo Soria entiende su Ciudad Lineal.

Particularmente no creo que Soria creyese sinceramente en la posibilidad de establecer su Ciudad Lineal como anillo concéntrico a Madrid apoyada en su propuesta de ferrocarril de circunvalación: pero sí que conseguir la concesión de tal ferrocarril, fue uno de sus grandes deseos. Siendo —y conviene no olvidarlo— un excepcional hombre de negocios cuyo campo de actuación es el territorio, pronto tuvo que ver la imposibilidad casi material de prolongar su Ciudad Lineal, en cualquiera de las dos direcciones, debido a que la propiedad del suelo en el extrarradio estaba rigidamente definida: si tuvo que actuar más allá del Abroñigal fue debido a la concentración de suelo existente en manos de unos pocos propietarios (en 1870 se encuentran, en las zonas extremas del término, las fincas del Marqués de Perales, Navafría y Ezquiaga como a las grandes superficies propiedad de las casi 300 congregaciones religiosas tenían en el extrarradio (recordemos lo que poco después sería la herencia de la Duquesa de Pastrana a los Jesuitas) o a la gran cantidad de suelo que los Ferrocarriles habían comprado en el Sur. Por ello, la idea de llevar a la práctica la construcción de un Boulevard anular en el que situaba su tranvía de circunvalación, capaz de ordenar el extrarradio, parece difícil de creer. Y quizá en este punto conviniese formular una hipótesis: si bien todos los negocios planteados por Soria se conciben cuanto menos en la teoría e, insisto, a los tópicos desplegados desde la propia revista de la CMU ligados y dependientes del concepto "Ciudad Lineal", resulta necesario, para mejor comprender la realidad de la empresa, diferenciar unos de otros, disociar las intenciones y entender cuanto, por ejemplo, la voluntad por desa-

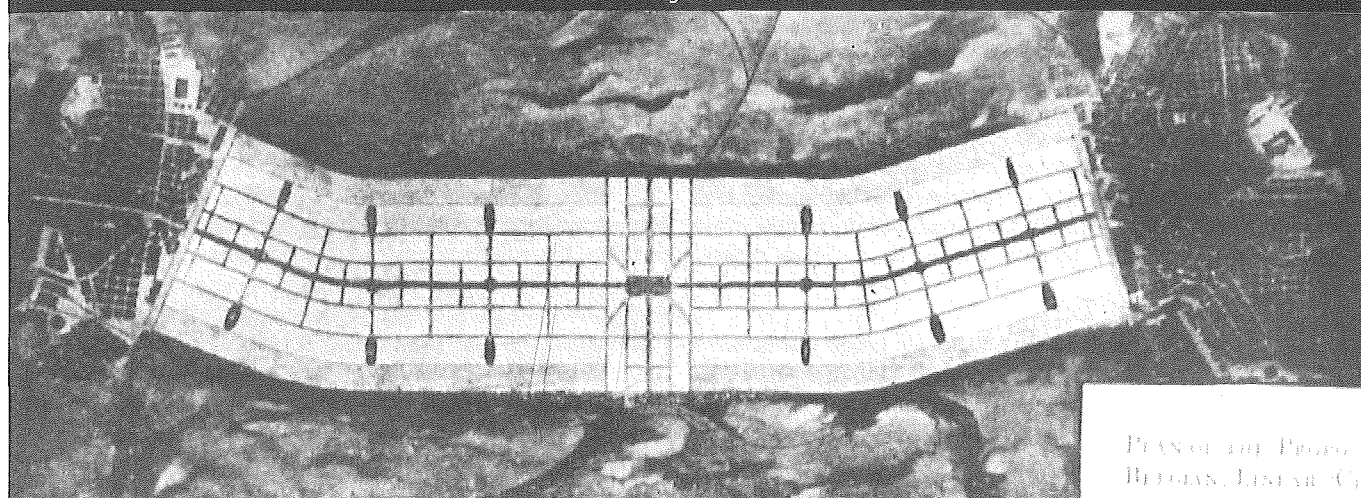
rollar el ferrocarril de circunvalación, nada tenía en común con la propuesta del tranvía de unión con Madrid y como éste, a su vez, tampoco era viable desde la voluntad por construir una gran ciudad lineal anular.

En Soria se entremezclan pues intenciones y construcción de realidades, e ignoro sinceramente si hubo sólo un único gran proyecto, donde los "tiempos" de realización se dilataron voluntariamente o si, por el contrario, concibió una realidad que, entendía, podría ser acompañada de sueños inalcanzables, de sueños coherentes con su manera de entender o valorar que podría llegar a ser su ciudad pero abiertamente en contradicción con su carácter de promotor de una sociedad por acciones. Ignoro cuánto creyó que su proyecto sobre el territorio era viable o no: pero en cualquier caso es evidente que, desde la política económica desarrollada por la CMU, tanto la idea del ferrocarril de circunvalación como la propuesta de una ciudad anular eran propuestas irreales (uno, la ciudad, nunca podría prolongarse por falta de suelo disponible; otro, el ferrocarril, nunca se concibió en función de la Ciudad Lineal) que sin embargo se plantearon como reclamo y apoyo de una idea.

Frente a una burguesía preocupada en ordenar tan sólo lo existente en el interior del límite del Ensanche, Soria estudia —a partir de 1883 y sus contactos con el mundo estadounidense— cuándo la línea de ferrocarril puede entenderse como eje de desarrollo urbano. En la polémica sobre desarrollo radial o circular del boulevard entiende el criterio de quienes optaban por la idea del anillo verde argumentando tanto que así los núcleos satélites podían establecer una nueva forma de vida, imagen que de hecho preside numerosas referencias en sus escritos. Consciente del carácter dominante de la periferia, señalaba cuánto la estructura antigua era centrípeta mientras que la contemporánea —1890— era por el contrario centrífuga. En este sentido, dos proyectos uno en Berlín y el otro en Chicago, abrían la reflexión sobre el carácter centrípeta que debía tener el anillo exterior. Arminius había propuesto, en Berlín, un modelo de desarrollo metropolitano basado en un anillo interior de zona verde, debidamente equipado, de propiedad pública y situado entre la "masa pétrea" de la ciudad antigua y los suburbios en expansión. Un segundo anillo, éste exterior de media milla de profundidad permitiría la construcción de pequeños núcleos de habitados y dotados con equipamientos colectivos, del que quedarían excluidas las actividades productivas. Y más allá surgirían los núcleos satélites, dimensionados y equipados. En Chicago, Burham propone su proyecto para la ciudad que Soria ha conocido en la Exposición Colombina de 1883.

Si actuar en el Ensanche consistía en aumentar las comunicaciones, en facilitar el acceso a la periferia, eliminar las hostilidades de clase y buscar dar solución al problema de higiene que existe en las viviendas, Soria entiende que la ordenación del extrarradio a través de un boulevard anular puede ser solución: pero en su propuesta existen contradicciones y puntos que no se explican fácil-

Figura 8



La Ciudad Lineal Belga en 1919.

mente. He señalado ya, por ejemplo, cuánto la renuncia a la forma urbana contrasta con quien formula una operación sobre el territorio de tal complejidad; pero sorprende, a la vista de la cultura urbanística de aquellos años, su despreocupación por las cuestiones higienistas: que Mariano Belmas fuese el arquitecto de la Compañía parece casi una ironía, sobre todo cuando sabemos que Belmas, miembro excepcionalmente activo de la Sociedad Higienista de Madrid, abandonó voluntariamente la Ciudad Lineal ante la negativa de Soria de plantear trabajos de alcantarillado, imponiendo la solución de pozos negros.

Sin duda estas contradicciones eran de menor importancia, por cuanto que no afectan a la imagen de la Ciudad Lineal y tienen una justificación/explicación de tipo económico; pero entiendo que hubo un hecho especialmente importante que cambió el devenir no ya de la ciudad construida pero sí de la naturaleza de las propuestas y fue la paulatina adopción de responsabilidades que en los comienzos de siglo (y casi hasta el inicio de la Guerra Civil) asume Hilarión González del Castillo. Su presencia la identificó con un hecho singular: él será quien poco a poco introduzca variaciones en la primitiva idea, él será quien en Congresos internacionales y en debates parlamentarios altere en cada momento la propuesta inicial, ajustándola a las necesidades que entiende se formulan en cada momento.

¿Cómo aceptó Soria la presencia de González del Castillo, máxime siendo consciente que cada una de sus propuestas significaba cuestionar la validez de su idea? ¿por qué se produce, en torno a 1910, una evidente dejación de funciones? ¿cuál era la cultura urbana de HGC? En otro momento he pretendido acer-

carme al tema; en cualquier caso es un hecho, por ejemplo, que las propuestas de ciudad lineal que se formulan entre 1894 y 1920 presentan una clara evolución: de la ciudad entendida como alternativa a la Metrópolis (pero definida, precisamente, desde su negación) se pasa a los proyectos presentados en la Exposición de Lyon o a la idea de ciudad lineal belga, de contenido totalmente diferente, por cuanto que se propone actuar de modo distinto sobre el territorio, define un modelo formal antagónico al inicial y establece una nueva política de ordenación de manzanas.

De manera todavía no estudiada, González del Castillo adquiere en la Compañía fundada por Soria un papel cada vez más relevante: de la participación del Fundador de Ciudad Lineal en los primeros Congresos sobre ciudad jardín donde se intenta, de modo similar a como ocurre en Barcelona, fundar un Museo Social madrileño, a la difusión de los modelos en la Exposición de 1913 o a la propuesta de 1919 existe, entiendo, un importante camino que en otro momento he comentado. Quizá la causa fuese el papel de González del Castillo como accionista excepcional en la Compañía; pero lo importante no sólo es que el protagonismo de Soria se diluye sino que las propuestas que ahora se conciben son distintas en cuatro aspectos concretos: en su nueva inserción en el territorio; en proponer para Ciudad Lineal un nuevo modelo urbano, formal y ligado a la imagen tanto de la City Beautiful como de la ciudad jardín inglesa; en valorar de forma nueva el sentido de la centralidad en la nueva ciudad y, por último, en modificar el trazado y carácter de la parcela.

El último de los aspectos señalados, el modo en que varía la organización interior de la manzana, es importante por cuanto

que los cambios en el modo, valorarla se producen cuando todavía Soria detenta el control del proyecto Ciudad Lineal: sabemos que, en su propuesta, al definirse una trama ortogonal, cada una de las manzanas debía ser de idéntico tamaño; en un principio, la gran parcela resultante por motivos económicos, puesto que Soria buscaba facilitar el acceso a la vivienda unifamiliar con pequeño parque y huerto a las clases obreras y media, se fragmentaba, compartimentándose en un alto número de pequeños módulos en los que cabía, dependiendo la capacidad económica del propietario, la posibilidad de unir dos o más parcelas en una única de orden superior.

El primer problema radica en que por sus proporciones fuera de escala, la presencia de una manzana de 200 m. por 100 m. rompía el debate teórico de aquellos años sobre la parcela, máxime cuando lo que en ellas no se proyectaban edificios singulares o representativos –lo que ocurre tan sólo en algunas– sino, por el contrario, viviendas unifamiliares concebidas como resultado del debate existente sobre la arquitectura popular. Y si en un principio la parcela se configura mediante la agregación de módulos, al poco en 1895 y 1900 aparece ya un cambio fundamental, por cuanto que la manzana deja de estar ocupada exclusivamente por viviendas unifamiliares, apareciendo fábricas, talleres, hospitales o vaquerías junto a las parcelas destinadas a vivienda. Es decir, si en la propuesta de Soria no existía una jerarquía en la producción de espacio, la realidad trastoca tal idea y se hace evidente que, en primer lugar, existen zonas más "dignas" que otras (lógicamente, aquellas donde no se sitúan ni ser vicios ni equipamientos); en segundo lugar, que los criterios higienistas defendidos por Soria en su época de periodista ahora son olvidados, existiendo indiscriminadamente talleres, establecimientos agropecuarios, hospitales y viviendas.

Si lo que he señalado ocurre en la Ciudad Lineal construida y administrada por Soria, la contradicción que aparece en las propuestas de González del Castillo a la vista de sus ideas de Ciudad Lineal en Lyon, la de Ciudad Lineal Belga, la propuesta de ciudad lineal como corredor del Guadarrama o su idea de ciudad lineal ferroviaria Madrid/Valencia es ahora radical. González del Castillo sólo toma de la propuesta de Soria dos datos: la posibilidad de establecer un desarrollo ilimitado de la ciudad (escala urbana) y entender que ésta debe organizar su desarrollo en una calle central, asumiendo la idea formal de la trama ortogonal.

Partiendo de estas dos referencias, altera el resto de los componentes y la imagen de ciudad que ofrece en cada momento es diferente a la anterior: según el caso, se enfrenta de manera distinta al territorio, proponiendo tanto la idea de una ciudad de colonización (eje capaz de configurar un Plan Regional, en el caso del Guadarrama) como establece una política de reconstrucción en el caso belga; modifica y valora la idea de los espacios colectivos, definiendo como sucede en la Ciudad Lineal belga centros comerciales administrativos dispuestos, cada cierta distancia, a lo largo del eje. Influido sin duda por la propuesta Andersen pa-

ra la Capital Mundial y consciente del significado que tiene la idea de un centro administrativo, perpendicularmente a cada uno de estos núcleos disponía unos segundos núcleos, de orden menor, con lo que la organización de una ciudad descentralizada se diluía ahora en una propuesta que sólo tenía en común con la idea inicial la escala de la propuesta y el desarrollo lineal.

Es curioso, por ejemplo, leer en paralelo los comentarios que sobre la presencia de la CMU –un mismo acontecimiento se produce en la revista de la compañía– y los comentarios que, paralelamente, se ofrecen en otras europeas: cuando en la Revista de Soria determinados acontecimientos se presentan ante el público madrileño como gran éxito, en las publicaciones extranjeras apenas si se menciona. Y en este sentido una de las mayores derrotas –derrota que por otra parte entiendo equivocada e injusta– es el olvido y la marginación que Hegemann hace, en 1910, de la Ciudad Lineal en su Exposición de Berlín. Consciente entonces HGC que sólo la ciudad jardín interesa (conocedor, por otra parte, que sus arquitectos son los principales urbanistas ingleses, interlocutores privilegiados de los urbanistas alemanes) su preocupación entonces será transformar poco a poco la ciudad lineal en ciudad jardín, remachando insistentemente en lo similar de ambas propuestas, en lo común de ambos planteamientos.

Quizá por ello HGC oscila en ocasiones entre las ideas de Howard y la ordenación de núcleos satélites propuesta por alemanes como Paul Wolf, Möhring o Pedersen al establecer y analizar las relaciones existentes entre centro urbano y plan comarcal; partidario tanto de la idea del Parkway, entendido como opción alternativa a la ciudad lineal, que propone entre Madrid y la Sierra de Guadarrama y para la que formula dos curiosas hipótesis: la necesidad de construir rascacielos en los bordes mismos de la calle principal y, para repoblar esta ciudad, propone facilitar la llegada de campesinos... chinos que se ocupasen de labores agrícolas.

En otros casos –como ocurre por ejemplo en el proyecto presentado en la Exposición de Lyon– la contradicción frente a la idea inicial de Soria aparece en la forma de tratar la ocupación de la manzana: si, como he comentado poco antes, existe una evolución en la forma de organizar las parcelas, la propuesta de González del Castillo en 1913 es radicalmente distinta a la realidad de Madrid. Más próxima a la City Beautiful de Burham o, incluso, a los dibujos que Jausselly había presentado para el concurso de Barcelona, donde el monumento y el edificio administrativo juegan un papel determinante en la configuración de la trama urbana, González del Castillo llega incluso a plantear cuanto la división de parcela implica la existencia de un jardín privado, con lo que obviamente renuncia a la idea de una ciudad económica para las diferentes clases que había propugnado Soria, formulando una propuesta de ciudad segregada más próxima a la que, por ejemplo, Pullmann propusiera poco antes en Chicago.

Las propuestas de HGC son, entiendo, tan ajenas a la idea de Arturo Soria como lo son aquellas otras que se plantean

como señalara Collins en Rusia, en Chile, en Marruecos... González del Castillo no entiende cuánto la referencia formal es sólo un pretexto (la trama ortogonal se utiliza solamente cuando no existe un programa definido) y, en este sentido, nunca alcanza a comprender cómo el auténtico valor de la Ciudad Lineal, lo que la hizo singular y excepcional, fue la voluntad de establecer un

programa desde el privado, desde la voluntad por producir suelo y por asumir la responsabilidad de edificar y administrar los servicios y equipamientos. Como ciudad privada, como ciudad de un liberalismo económico, esa fue aportación: ser alternativa real al sueño de la utopía, nueva reflexión apolínea frente al mito dionisíaco.

